



КАК РАЗВЯЗАТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ?

Наталья КРАСОВА,
специальный корреспондент
«Московской среды»

Темой очередных депутатских слушаний в МГД стали проблемы организации дорожного движения в Москве. Слушания прошли в рамках совместного заседания трех комиссий: по законодательству, по безопасности и по городскому хозяйству и жилищной политике. Кроме депутатов (а на заседании присутствовало две трети всего состава Думы) в слушаниях приняли активное участие представители департаментов и комитетов столицы, так или иначе связанных с организацией дорожного движения. Это говорит о том, что транспортные проблемы действительно вышли на первый план среди других городских забот.

Две ветви столичной власти

– исполнительной и законодательной – всегда решают сложные задачи совместно. Но для начала законодатели решили уяснить, чего от них ждет город, за какой конец нужно потянуть, чтобы распутать весь клубок транспортных проблем.

То, что Москва страдает от автомобильных пробок, общеизвестно. Но пробки – следствие неблагоприятной ситуации на московских дорогах в целом. Сегодня в столице на одну тысячу жителей приходится примерно триста автомашин, и этот показатель будет подтягиваться к европейскому уровню в пятьсот-шестьсот автомобилей на тысячу населения. Это объективный процесс – ни регулировать его, ни тем более остановить невозможно.

Но если уж сравнивать Москву с европейскими городами, нужно привести и другие цифры – они прозвучали в выступлении на слушаниях председателя Комитета по архитектуре и градостроительству Юрия Короткова. Плотность застройки в Москве в 2,5 – 3 раза выше, чем в 52 других крупных городах Европы, а плотность дорожной сети в семь-восемь раз ниже! Ясно, что как бы ни старались ответственные за организацию дорожного движения структуры оптимизировать движение, без интенсивного развития самой дорожной сети не обойтись.

Хотя темпы дорожного строительства в столице по сравнению с 2000 годом выросли в 2,5 раза, они все равно не поспевают за темпами возведения жилья, объектов социального назначения и темпами роста количества транспорта. Средства столичного бюджета, выделяемых на развитие дорожного хозяйства, недостаточны. Депутаты намерены добиваться на федеральном уровне возвращения системы

территориальных дорожных фондов.

Но даже располагая достаточными финансовыми средствами, ни за год, ни за два плотность дорожной сети в Москве в семь раз увеличить невозможно. Это, кстати, требует и поиска земельных ресурсов, которые тоже в дефиците. Тем не менее и в нынешних условиях столичные законодатели могут создать и использовать инструменты, механизмы, которые позволят улучшить организацию дорожного движения.

Многие участники слушаний сетовали на то, что у столичной власти и структурных подразделений связаны руки – все важные решения принимаются на федеральном уровне: и Правила дорожного движения, в том числе правила парковки, и Кодекс административных правонарушений... Но это не совсем так: порядок организации дорожного движения находится как минимум в совместном ведении Федерации и субъекта Федерации, которым является Москва. Мы будем снова и снова

выходить в Государственную думу с законодательными инициативами, которые позволили бы нам реально влиять на дорожную ситуацию в городе. Это касается, в частности, размера штрафов за нарушения правил движения. Сейчас водитель, припарковавший свою машину в неположенном месте и перекрывший тем самым движение на целый день, может быть оштрафован согласно законодательству РФ на пятьдесят рублей – столько же, сколько стоит один час пребывания на платной парковке. А порядок взимания штрафов, установленный опять же законом РФ, таков, что и эту минимальную сумму получить с нарушителя очень трудно.

Анализируя выступления участников слушаний, депутаты МГД выявили и другие проблемы, для решения которых уже сегодня им полномочий хватит. Речь идет, например, о новом строительстве. Новостройки, разрешение на которые дают сегодня префектуры административных округов Москвы, как правило, усугубляют и без того неблагоприятную обстановку на столичных дорогах. Крупные торговые комплексы,

другие «транспортные» сооружения появляются в районах развитых транспортных узлов, на пересечении маршрутов наземного, железнодорожного транспорта и метро. Давать разрешения на подобное строительство должен только город с учетом всех последствий. И в любых других случаях, когда речь идет о новом строительстве, необходимо проводить «транспортную экспертизу» будущих объектов. Такой порядок выдачи разрешений на строительство в городе МГД может и должна обеспечить.

В ходе слушаний депутаты сделали еще один важный вывод: к решению проблем организации движения необходимо подключить и автолюбителей – самую активную и заинтересованную сторону. В МГД предложения от населения по этим вопросам уже поступают, и будут переданы в ГИБДД.

Итогом депутатских слушаний по наиболее острой проблеме пока не стали какие-то конкретные меры. Их выработкой займется специальная рабочая группа: она соберет все мнения и предложения и возьмет под контроль их реализацию.

На чем чаще всего мы передвигаемся? На личном автотранспорте, на метро, в автобусах? Отнюдь нет: в лифтах! Каждый день они перевозят больше людей, чем весь городской общественный транспорт вместе взятый.

Однако ситуация может в корне измениться, увы, в самую худшую сторону. Такой вывод можно сделать по результатам недавних проверок Ростехнадзором состояния лифтового хозяйства во всех регионах страны. Проверки, в частности, показали, что 24 процента всех лифтов в России давно отработали нормативный срок. Небезопасным, по данным специалистов нашей службы, является каждый четвертый лифт. В Москве, например, 19 тысяч из обследованных 93 тысяч лифтов выработали ресурс, их нужно остановить. В Санкт-Петербурге из более чем 26,5 тысячи лифтов около половины нуждаются в срочном ремонте. Лишь пятая их часть может считаться практически безопасной. Состояние еще 10 тысяч лифтов, отработавших по 11-20 лет, можно назвать проблемным. А более 2,5 тысячи подъемников действуют без капремонта уже около сорока лет.

Старение лифтового парка идет быстрее обновления. Так что сейчас влору подразделять наши лифты не на пасса-



КУДА УЕДЕТ ЛИФТ

Константин ПУЛИКОВСКИЙ,
руководитель Федеральной службы
по экологическому,
технологическому и атомному
надзору

жирские, грузовые и так далее, а на аварийные и неаварийные. Первых, к сожалению, больше.

Неудивительно, что люди стали все чаще травмироваться в лифтах. Основная причина травматизма – аварии, вызванные, как показывают результаты исследований, проведенных Ростехнадзором, неудовлетворительной организацией работ при проверке исправности и ремонте лифтов, нарушением производственных инструкций обслуживающим персоналом, его низкой квалификацией.

Вопрос кадров, следящих за состоянием лифтов, стоит очень остро. Средний возраст ремонтников – старше 50 лет. Обслуживать ремонтнику приходится по сто, а то и более лифтов. Пожилым людям с такой нагрузкой справиться тяжело. Молодежь же в эту от-

расль идти не хочет из-за низкой зарплаты.

Говоря прямо, лифтовое хозяйство в глубоком кризисе. И хуже всего то, что его будущее видится, к сожалению, отнюдь не в радужных красках.

Денег на полную замену опасных лифтов в обозримом будущем не предвидится. По новому Жилищному кодексу РФ после 1 января 2007 года заканчиваются обязательства государства по ремонту аварийного жилья, в том числе лифтов. Ремонт в большинстве домов страны за счет государства не сделан, хотя оно, государство, исправно собирало с жильцов деньги на это. И за счет государства он уже точно сделан не будет.

Хуже всего то, что лифты у нас никогда не были в приоритете. Когда коммунальщики решают, на что потратить

выделенные им средства, они, естественно, выбирают не лифт, а трубы отопления или крышу.

Стоимость реконструкции только одного лифта, включая демонтаж, монтаж и модернизацию кабины и механизмов, обходится в 600-700 тысяч рублей. Если же еще и шахту реставрировать, стоимость ремонта зашкалит за 1,3 миллиона рублей. А лифтов в доме несколько. Так что совершенно ясно: расходы по ремонту лифтов самим жильцам не по карману.

Как же обеспечить безопасность людей? Очевидно, надо сначала уяснить причины, вызывающие нынешнее неудовлетворительное состояние лифтового хозяйства. По большому счету, такое состояние – следствие отсутствия конкуренции в сфере обслуживания подъемных механизмов. Рынок лифтовых услуг страны монополизирован. Надо бы создавать частные предприятия, которые в состоянии активно сотрудничать с товариществами собственников жилья. Это, например, могут быть какие-то кооперативные предпринимательские структуры. Муниципальные же власти до сих пор не сделали ничего, чтобы открыть этот рынок услуг для частного предпринимательства.

Сказанное, правда, в меньшей степени относится к Москве. Здесь конкурентная среда в лифтовом бизнесе

есть. Например, Мослифту, чтобы заключить договор подряда с ДЕЗами или управляющими компаниями, обслуживающими здания, приходится участвовать в конкурсах наряду с другими фирмами лифтового бизнеса. Таковых в Москве сотни, и большинство из них – частные. Иное дело, что сама система этих конкурсов нуждается в серьезном совершенствовании.

Однако, открыв этот рынок частникам, одновременно надо усилить за ними контроль. Не секрет, что государственный надзор и регулирование они воспринимают как «тормоз для развития экономики», стремясь нас, надзорные органы, как-то обойти. Конечно, Ростехнадзор будет контролировать выполнение правил безопасности эксплуатации лифтов. Есть предложение серьезно штрафовать организации, недобросовестно эксплуатирующие лифты.

Пора уже задуматься о лифтах и на высшем государственном уровне. Необходимо создать представительную рабочую группу для подготовки целевой программы по ремонту лифтов, рассчитанной на ближайшие годы. Подобная программа жизненно необходима. Ведь если не принять самых срочных мер по ликвидации изношенности лифтов, ситуация может выйти из-под контроля. И тогда сказать, куда уедет лифт, в который мы сели, будет уже невозможно.



США: У ДЕМОКРАТОВ ПОКА ТОЛЬКО ЛОЗУНГИ

Константин КОСАЧЕВ,
председатель Комитета
Государственной думы
по международным делам

Двенадцать лет спустя американские демократы возвращаются к власти. После выборов 7 ноября они получили полный контроль над конгрессом. И победа их показывает, что администрация Джорджа Буша вынесен вотум недоверия. Очевидно, что президент США проиграл эти выборы вследствие поражений на внешнеполитическом фронте. Годы правления Буша сопровождались крупными политическими неудачами Соединенных Штатов. Сначала был пропущен удар международного терроризма 11 сентября 2001 года, затем последовали ошибки в проведении операций в Ираке и Афганистане. Кроме того, бескомпромиссная позиция Вашингтона привела к осложнениям при обсуждении ядерных программ Ирана и КНДР.

Те обещания, которые давали республиканцы на выборах ранее – решение проблемы между-

народного терроризма, нераспространение оружия массового уничтожения, снижение угроз в адрес США со стороны ряда государств, – тоже не выполнены. А сами американцы констатируют, что угроза национальной безопасности США за это время только возросла.

США вступают в новую модель политического устройства: от сотрудничества администрации с республиканским большинством к соперничеству Белого дома с демократическим конгрессом. Таким образом, еще за два года до президентских выборов команда Буша приобретает черты «хромой утки».

Отставка министра обороны Дональда Рамсфелда завершает эпоху доминирования неоконсерваторов во внешней и внутренней политике США. Теперь будет ограничено влияние других сторонников неоконсервативных взглядов, в том числе

вице-президента Чейни, на выработку внешнеполитического курса Соединенных Штатов. Это приведет к большей восприимчивости к аргументам стратегических партнеров США в решении проблем современности. В число таких партнеров, кстати, входит и Россия.

Чего же ждать в связи с результатами американских выборов нам, россиянам?

Прежде всего я бы отменил панические прогнозы. По конституции конгресс США играет в опделении американской внешней политики значительно большую роль, чем парламентарии других стран, включая Россию. Поэтому соотношение сил в конгрессе имеет прямое воздействие на внешнеполитический курс Штатов. Но я бы не преувеличивал значение этого воздействия. Все-таки основные рычаги власти по-прежнему у администрации, и каких-то резких, кардинальных перемен в российско-американских отношениях в предстоящие два года ожидать не стоит.

Впрочем, политика Вашингтона на московском направлении наверняка станет более осторожной и сбалансированной. Она приобретет дополнительную по-

литическую нагрузку. Политизация наших отношений будет, безусловно, выше, чем до сих пор, включая такие вопросы, как включение России в ВТО, отмена поправки Джексона-Вэника и т.д. Скажем, сейчас готовится большой пакет документов по сотрудничеству в атомной энергетике. Так вот, эти документы через конгресс будут проходить с большим политическим шумом.

В целом водораздел в отношении к России в США проходит не между республиканцами и демократами – и в той, и в другой партии достаточно как сторонники, так и противники развития отношений с нашей страной. Водораздел проходит, скорее, в плане мировоззренческом. В обеих партиях есть политики, которые говорят: поскольку в России так много проблем, поскольку она существенно отличается от США, сотрудничество с ней ни по каким вопросам невозможно, пока Россия не изменится. Это одна точка зрения.

Другая заключается в том, что мы действительно разные, но там, где наши интересы не противостоят друг другу, а в чем-то даже совпадают, сотрудничать с Россией можно, несмотря на то что наши ценности могут разли-

чаться. Эту точку зрения последовательно отстаивает президент Буш.

Конечно же, демократы сделают все от них зависящее, чтобы отравить жизнь администрации, замочить ее бесконечными парламентскими расследованиями, слушаниями, запросами. И здесь, конечно, Бушу можно только посочувствовать, потому как отдуваться ему придется по целому ряду позиций.

Впрочем, демократы заявляют, что никакого импичмента не будет, в планы победителей это не входит. Но будет критика. Пока это критика достаточно абстрактная. Скажем, демократы говорят, что политика США по отношению к Ираку должна кардинальным образом измениться. Но как измениться, в чем? На самом деле, пока это больше лозунги. У демократов нет внятных ответов на проблемы, с которыми столкнулись республиканцы, и вообще США, во внешнем мире. Например, просто уйти из Ирака невозможно, оставаться же там дальше тоже чревато. Думаю, что победители изберут достаточно бесхитростную позицию – критиковать, ничего не предлагая взамен. Но это не са-

мая лучшая тактика перед президентскими выборами.

Особенность американской политической системы заключается в том, что судьба тех или иных выборов, как правило, зависит от не определившихся избирателей. А количество убежденных сторонников республиканской и демократической партий примерно одинаково. Особенность США и в том, что там нет традиционного деления на левых и правых, социал-демократов, консерваторов, либералов, кого-то еще. Партии в США выполняют роль, наверное, больше сравнимую с ролью обвинителя и защитника в суде. Одна партия берет на себя функцию, отвечающую за происходящее в стране и за рубежом, а другая выискивает ошибки в ее политике.

Поэтому исход голосования определят 10-15, иногда 20 процентов избирателей, делающих свой выбор в последний момент. И выбор этот зависит от того, идет ли на улице дождь, с какой ноги они встали, гавкнула ли любимая собака и что сегодня написано в передовице любимой газеты. Исход президентских выборов в 2008 году тоже будет определяться в последние месяцы, недели или даже дни перед голосованием, но никак не в зависимости от того, кто сейчас победил на выборах в конгресс.